



**DAMPAK ADANYA *SHIFTING CONTAINER*  
TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI  
MV. TANTO BERSINAR**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**ILHAM AJI KUSWOROJATI  
NIT 531611105911 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2020**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### DAMPAK ADANYA *SHIFTING CONTAINER* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI MV. TANTO BERSINAR

Disusun Oleh:

**ILHAM AJI KUSWOROJATI**

**531611105911 N**



Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, .....

Dosen Pembimbing I

Materi  


**Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar**

**Penata Tk. I (III/d))**

**NIP. 19751012 199808 1 001**

Dosen Pembimbing II

Penulisan  


**Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M. M**

**Pembina Utama Muda (IV/c)**

**NIP. 19591016 199503 1 001**

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV  


**Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19740614 19980 1**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Dampak Adanya *Shifting Container* Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Tanto Bersinar” karya,

Nama : Ilham Aji Kusworojati

NIT : 531611105911 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si., M.Mar

Penata (III/c)

NIP. 19780227 200912 1 002

Capt. TRI KISMANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19751012 199808 1 001

YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.

Penata (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001



## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ilham Aji Kuworojati

NIT : 531611105911 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Dampak Adanya *Shifting Container* Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Tanto Bersinar”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, .....

Yang menyatakan,



**ILHAM AJI KUSWOROJATI**  
**NIT. 531611105911 N**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Segala sesuatu yang terjadi pasti ada maksud yang ditunjukkan oleh Allah SWT bagi kita
2. Kesuksesan datang dari diri kita sendiri, bukan dari orang lain maka jangan terlalu berharap dengan orang lain dan selalu yakinlah bahwa dirimu sendiri mampu untuk melakukannya
3. Jangan melupakan kodrat manusia sebagai makhluk sosial

### **Persembahan:**

1. Kedua orang tua penulis, Rokmadi Sudibyo dan Purwaningsih
2. Almamater saya, PIP Semarang
3. Capt. Tri Kismantoro, MM., M.Mar selaku dosen pembimbing I
4. Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M. selaku dosen pembimbing II
5. Kakak saya Pandu Suryanata Widjaya
6. Seluruh rekan KEDU ETHNIC 53 yang saya cintai dan saya banggakan

## PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat serta karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Dampak Adanya *Shifting Container* Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Tanto Bersinar” yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
3. Capt. Tri Kismantoro MM., M.Mar selaku pembimbing materi dan juga selaku dosen penguji II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dengan kesabaran, ketelitian, dan kewibawaan sehingga penulisan skripsi ini dapat selesai.
4. Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M. selaku pembimbing II yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar selaku dosen penguji I dan Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku dosen penguji III yang telah memberi kritik dan masukan sehingga skripsi ini dapat dinyatakan selesai sidang.

6. Kedua orang tua penulis, Ayah Rokhmadi Sudibyo dan Ibu Purwaningsih yang selalu memberi dukungan moral dan motivasi kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Kakak dan sekaligus senior panutan saya Pandu Suryanata Widjaya yang selalu menyediakan waktu dan tempat untuk membimbing untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
9. Seluruh anggota KEDU ETHNIC 53, rekan, senior dan junior yang selalu mengganggu dan juga memotivasi dalam penulisan skripsi ini.
10. Seluruh *crew* MV. Tanto Bersinar yang telah memberikan banyak ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktek laut.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kesalahan yang tentu saja tidak disengaja, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapakan masukan baik saran maupun kritik dari semua pihak guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Semarang,.....

Penulis

**ILHAM AJI KUSWOROJATI**

NIT. 531611105911 N

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	Xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	Xiv
BAB I Pendahuluan.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Masalah.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Sistematika.....	5
BAB II Landasan Teori.....	7
2.1 Tinjauan Pustaka.....	7
2.2 Definisi Operasional.....	17
2.3 Kerangka Pikir.....	19



BAB III Metode Penelitian.....	22
3.1 Metode Pendekatan.....	22
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian.....	24
3.3 Sumber Data Penelitian.....	24
3.4 Metode Pengumpulan Data.....	27
3.5 Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	34
4.1 Gambaran Umum dan Objek Penelitian.....	34
4.2 Hasil Penelitian.....	42
4.3 Pembahasan.....	58
BAB V Penutup.....	68
5.1 Simpulan.....	68
5.2 Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir.....	21
Gambar 4.1	Lambang PT Tanto Intim Line.....	34
Gambar 4.2	MV Tanto Bersinar.....	35
Gambar 4.3	<i>General Stowage Plan</i> .....	38
Gambar 4.4	Suasana Dinas Jaga Bongkar Muat.....	43



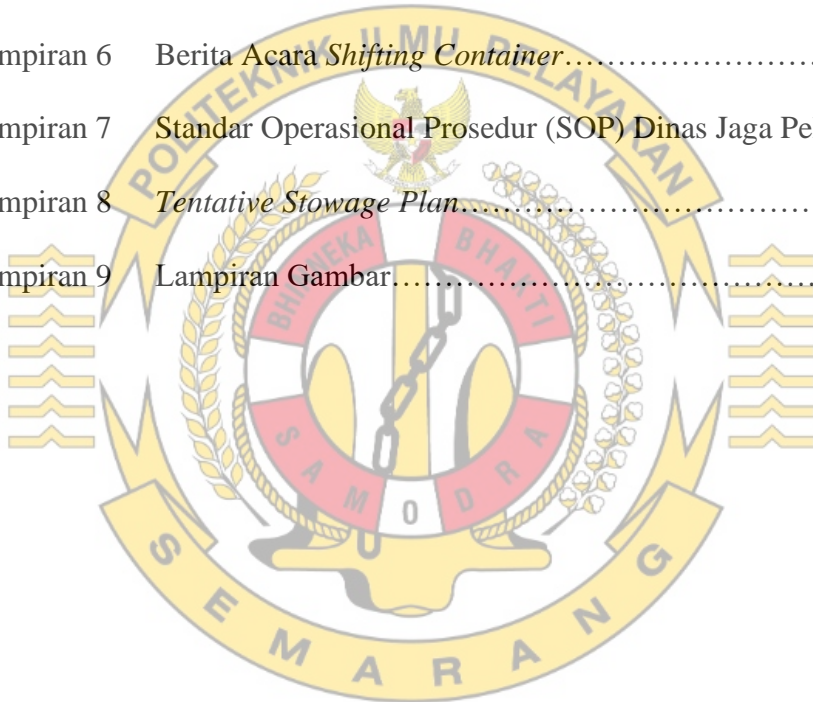
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	<i>Ship Particular</i> MV Tanto Bersinar.....	36
Tabel 4.2	<i>Crew List</i> MV Tanto Bersinar.....	37



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Lembar Wawancara.....	72
Lampiran 2	<i>Crew List</i> .....	80
Lampiran 3	<i>Ship Particular</i> .....	81
Lampiran 4	<i>Bill Of Loading</i> .....	82
Lampiran 5	<i>General Stowage Plan</i> .....	83
Lampiran 6	Berita Acara <i>Shifting Container</i> .....	84
Lampiran 7	Standar Operasional Prosedur (SOP) Dinas Jaga Pelabuhan	85
Lampiran 8	<i>Tentative Stowage Plan</i> .....	86
Lampiran 9	Lampiran Gambar.....	87





## ABSTRAKSI

**Kusworojati, Ilham Aji** 531611105911 N, 2020, “Dampak Adanya *Shifting Container* Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Tanto Bersinar”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro, M.M., M.Mar, Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M

*Shifting Container* merupakan permasalahan yang sering terjadi pada saat proses bongkar muat berlangsung. Pada dasarnya bila terjadi insiden *shifting container* akan menyebabkan kerugian yang cukup banyak, baik dari segi waktu yang dimana proses bongkar muat dapat tertunda maupun segi finansial yang dimana perlunya biaya tambahan untuk menyewa tempat sandar serta segala operasional yang diperlukan saat proses bongkar muat. Tentunya hal ini akan berdampak juga bagi pihak perusahaan. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor-faktor penyebab dari *shifting container*, dampak yang ditimbulkan dan upaya meminimalisasi terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Dengan melakukan observasi, wawancara dan studi pustaka untuk mengumpulkan data yang relevan. Analisis data diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk mengubah data dari hasil sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan.

Hasil penelitian menghasilkan simpulan bahwa faktor terjadinya *shifting container* disebabkan oleh faktor *human error* seperti kurang teliti dalam pembuatan *stowage plan*, tidak sesuainya antara *stowage plan* dengan *tentative plan* dan juga pengawasan yang masih kurang saat kegiatan bongkar muat berlangsung sehingga mengakibatkan kesalahan dalam penataan muatan dan menyebabkan terjadinya *shifting container*. Hal ini akan berdampak kerugian bagi perusahaan maupun kapal. Dengan mengetahui faktor-faktor tersebut, maka *shifting container* dapat diminimalisasi dengan melakukan koreksi ulang dalam pembuatan *stowage plan*, proses bongkar muat tetap berpedoman pada *tentative plan*, dan juga *Chief Officer* sebagai penanggung jawab pemuatan di atas kapal terus melakukan pengarahan serta penekanan kepada perwira jaga agar melakukan pengawasan bongkar muat dengan penuh tanggung jawab.

**Kata kunci:** bongkar muat, dampak, *shifting container*

## ABSTRACT

**Kusworojati, Ilham Aji** 531611106001 N, 2020, “Dampak Adanya *Shifting Container* Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Tanto Bersinar”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Tri Kismantoro, M.M., M.Mar, Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M

Shifting Container is a problem which often happen in the process of freight forwarding. Basically when the shifting container happen, it will create quite of losses either from the time where the process of freight forwarding could delay or from the financial where needs an additional fee to rent the jetty and all the working needs when the freight forwarding happen. Therefore, it also impacts for the company. The aim of this research is for knowing the causative factors of shifting container, impact caused, and some efforts to decrease the case of shifting container when freight forward happen.

In this thesis, the author use the descriptive qualitative method. With the use of observation, interview, and literature review, to collect a relevant data. Analysis data means as an activity which was done to change the data from the result of a research become information which later could be used to take a conclusion.

The results of the study concluded that the cause of the occurrence of shifting containers caused by human error factors such as inaccurate in making stowage plan, incompatibility between stowage plan with tentative and supervision that is still lacking when loading and unloading activities take place resulting in errors in structuring the load and causing shifting container. this has a detrimental impact on the company and the ship. By knowing these factors, the shifting container can be minimized by re-making corrections in the stowage plan, the loading and unloading process is guided by the tentative plan, and also the chief officer as the person in charge of loading on the ship continues to direct and emphasize the officer in charge to carry out loading and unloading supervision with full responsibility.

**Keywords:** *freight forwarding, impact, shifting container*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan telah terjadi perubahan dan peningkatan, yaitu dengan hadirnya peti kemas (*container*). Sekarang ini keberadaan peti kemas (*container*) sudah berdampak menyeluruh pada sistem pengangkutan muatan yang semakin lama semakin meningkat. Kemajuan sistem peti kemas yang cukup pesat ini tidak lain bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin

Di Indonesia penerapan pemuatan dengan peti kemas sejak tahun 1970-an dimana penanganannya secara konvensional, dan sejak saat itulah dimulai pembangunan pelabuhan pertama di Tanjung Priok yang sekaligus menjadi pelabuhan utama di Indonesia yang saat itu sudah dilengkapi dengan *gantry crane* dan truk khusus pengangkut peti kemas.

Dalam upaya meningkatkan arus barang di Indonesia, maka sistem pengangkutan muatan dengan *container* mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat. Keuntungan yang diperoleh dari sistem peti kemas adalah sebagai berikut:

1.1.1 Waktu yang digunakan untuk bongkar muat dilaksanakan dengan cepat

1.1.2 Memudahkan pengawasan dari pihak pemilik muatan dalam pengawasan

1.1.3 Mengurangi resiko – resiko kerusakan dan pencurian

Perdagangan ekspor dan impor merupakan salah satu sumber bagi jalannya roda perekonomian yang dapat berupa penerimaan dari ekspor barang yang dilakukan maupun kebutuhan akan bahan baku dan barang jadi yang harus didatangkan dari luar negeri. Pesatnya perkembangan perdagangan bebas yang mulai terasa di negara kita termasuk di setiap pelabuhan yang terdapat terminal peti kemas berpengaruh terhadap aktivitas ekspor dan impor barang yang semakin bertambah, maka dibutuhkan proses bongkar muat yang efektif dan efisien dalam menggunakan waktu dan biaya, sehingga kegiatan bisa berjalan sesuai dengan yang diinginkan tanpa adanya *shifting container*. *ship and yard planner* memiliki peran penting saat kegiatan pemuatan kontainer di atas kapal, kelancaran dan kecepatan pemuatan tergantung pada *ship and yard planner* dalam membuat *stowage plan* tersebut, selain itu *officer* dan *crew* di atas kapal juga memiliki peran dalam pengawasan proses bongkar muat apakah *container* yang dimuat sudah sesuai *stowage plan* yang dibuat. Jika ada kesalahan dalam pembuatan *stowage plan* maupun dalam pengawasan yang dilakukan, maka bisa terjadi adanya *overstowage* sehingga harus membongkar muatan yang tadi sudah dimuat di atas kapal, jika dalam suatu proses pemuatan terjadi *shifting container* maka akan menyebabkan



proses bongkar muat tidak berjalan sesuai waktu yang telah ditentukan dan akan mengalami keterlambatan dalam pendistribusian muatan tersebut.

Dari penjelasan di atas maka peneliti mengambil judul "DAMPAK ADANYA *SHIFTING CONTAINER* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI MV. TANTO BERSINAR"

## 1.2 Rumusan Masalah

Dalam kaitannya dengan pengalaman penulis selama praktek berlayar dan latar belakang yang telah ditulis di atas, serta judul yang diambil oleh peneliti maka berikut ini adalah rumusan masalah yang dikemukakan oleh penulis:

- 1.2.1 Apa penyebab terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat berlangsung?
- 1.2.2 Apa dampak yang ditimbulkan setelah terjadi *shifting container* pada proses bongkar muat?
- 1.2.3 Bagaimana upaya meminimalisasi terjadinya *shifting container*?

## 1.3 Tujuan Penelitian

- 1.3.1 Untuk mengetahui apa penyebab terjadinya *shifting container*.
- 1.3.2 Untuk mengetahui apa dampak apa yang ditimbulkan dari adanya *shifting container* pada proses bongkar muat.
- 1.3.3 Untuk mengetahui bagaimana upaya dalam meminimalisasi terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penellitian mengenai ”DAMPAK ADANYA *SHIFTING CONTAINER* DALAM PROSES BONGKAR MUAT DI MV. TANTO BERSINAR” yang peneliti lakukan dapat bermanfaat bukan hanya bagi peneliti tetapi juga bermanfaat bagi pembaca, khususnya bagi taruna Prodi Nautika PIP Semarang dan adapun manfaat-manfaat dari penulisan skripsi ini yaitu :

### 1.4.1 Manfaat secara teoritis

1.4.1.1 Sarana untuk menambah pengetahuan dan informasi kepada pembaca, khususnya dalam pemahaman tentang dampak *shifting container* dalam proses bongkar muat.

1.4.1.2 Sebagai pertimbangan untuk perusahaan pelayaran dalam menganalisa dampak apa yang akan terjadi jika dalam proses bongkar muat terjadi *shifting container*.

### 1.4.2 Manfaat secara praktis

1.4.2.1 Memberikan kontribusi bagi anak buah kapal (ABK), para Mualim dan Taruna PIP Semarang dalam meningkatkan keterampilan dan pengetahuan dalam hal penanganan muatan khususnya dalam menangani masalah *shifting container* di atas kapal.

1.4.2.2 Dapat menjadi acuan kepada pihak PT. Tanto Intim Line sebagai pihak *charter* dan pihak kapal mengenai upaya-

upaya yang harus dilakukan untuk meminimalisasi terjadinya *shifting container*.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penyusunan skripsi ini dibagi dalam V bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu dengan yang lainnya sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini. Sistematika tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

### BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang berbagai aspek antara lain latar belakang penulisan skripsi perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan dari skripsi.

### BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam pembuatan sebuah skripsi, landasan teori sangat penting karena sebuah karya tulis yang baik harus didukung teori-teori yang mendasari skripsi itu sendiri. Di dalam landasan teori sendiri terdapat tinjauan pustaka serta kerangka berpikir dalam mendukung teori-teori yang akan dituliskan dalam sebuah karya tulis.

### BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini, akan dipaparkan mengenai metode penelitian, metode pendekatan, spesifikasi penelitian, metode

pengumpulan data, dan metode penarikan kesimpulan untuk menguraikan dan menggambarkan objek yang diteliti.

#### BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisis hasil dari penelitian dan pembahasan masalah dari penyebab terjadinya *shifting container* dan cara untuk meningkatkan pengawasan saat proses bongkar muat untuk meminimalisasi terjadinya *shifting* muatan.

#### BAB V : PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan serta saran yang ada kaitannya dengan apa yang sudah ditemukan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis. Sebagai hasil dari skripsi maka akan diberikan simpulan dari akhir analisa dan saran berdasarkan simpulan. Simpulan adalah hasil pemikiran dari penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Sedangkan saran adalah membangun pemikiran peneliti sebagai alternative terhadap upaya pemecahan masalah.



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam mendukung pembahasan penulisan skripsi ini, maka diberikan pengertian-pengertian dan istilah yang terdapat dalam penulisan skripsi, yang dikutip dari beberapa pustaka.

##### 2.1.1. Analisis

Pengertian analisis menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Baru (KBBI) adalah:

2.1.1.1. Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan lain-lain) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk permasalahan, dan lain-lain).

2.1.1.2. Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman keseluruhan referensinya?

2.1.1.3 Penjabaran sesudah dikaji sebaik-baiknya serta pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenaraannya kata siapa?

### 2.1.2. Bongkar – Muat

Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya ( Matius:2017).

2.1.2.1. Menurut D.A Lasse (2012:21), pekerjaan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat mempunyai 3 tahap:

#### 2.1.2.1.1. *Stevedoring*

*Stevedoring* adalah menurunkan dan menaikkan barang dari/ke atas kapal sampai barang tersusun rapi di dalam palka dengan menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat.

#### 2.1.2.1.2. *Cargodoring*

*Cargodoring* adalah mengangkut barang dari dermaga ke gudang penumpukan menggunakan truck atau menggunakan gerbong kereta atau mengangkut barang dari gudang penumpukan ke dermaga.

#### 2.1.2.1.3. *Receiving* atau *Delivery*

*Receiving* atau *Delivery* adalah kegiatan menerima barang di gudang atau lapangan penumpukkan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang untuk barang yang dibongkar, sebaliknya untuk barang yang akan

dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal (tanggung jawab PBM kal barang yang dibongkar sampai diatas *chasis* truk puenerima barang, kalau barang yang dimuat sampai tersusun rapi di palka kapal).

### 2.1.3. Terminal Peti kemas

Menurut D.A Lasse (2012:169), Terminal Peti Kemas adalah suatu terminal yang menyediakan lapangan penumpukan (*Container Stocking Yard*) di *water front* atau di dermaga berhadapan langsung dengan kapal. Dalam Terminal Peti Kemas juga terdapat lapangan penumpukan lainnya seperti Depo Peti Kemas.

Menurut Subandi (2013:29), Depo Peti Kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan *container* dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan. Kemudian “depo” merupakan tempat khusus penumpukan semua *container* kosong. Terminal peti kemas merupakan area dalam pelabuhan yang diusahakan oleh BUMN di bawah kementrian perhubungan sebagai lahan proses kegiatan peti kemas.

#### 2.1.3.1. *Container* (Peti kemas)

Berdasarkan *Customs Convention on Containers* pada tanggal 2 Desember 1972 di Swiss menyepakati

bahwa *container* adalah alat pengangkut barang yang berkarakteristik sebagai berikut:

2.1.3.1.1. Berbentuk permanen dan kokoh, sehingga dapat dipergunakan berungkali untuk pengangkutan barang.

2.1.3.1.2. Seluruh atau sebagian tertutup, sehingga bentuk peti atau kerat dan dimaksud untuk diisi barang yang akan diangkut.

2.1.3.1.3. Didesain sedemikian rupa untuk mempermudah mobilitas pengangkutannya, sehingga memungkinkan pemindahan barang antar sarana transportasi tanpa harus membongkar isi muatan terlebih dahulu.

2.1.3.1.4. Dilengkapi dengan perangkat yang memudahkan penanganan pemindahannya khususnya jika dipindahkan dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lain.

2.1.3.1.5. Dibuat dari baja, alumunium, fiber glass, dan dilengkapi pintu yang dapat dikunci dari luar.

2.1.3.1.6. Mempunyai isi, bila diukur dari dalam sebesar satu meter kubik atau lebih.



2.1.3.1.7. Termasuk perlengkapan atau peralatannya yang diangkut bersama-sama *container* bersangkutan.

2.1.3.1.8. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam TEUS (*twenty equivalent unit*). Oleh karena ukuran standar peti kemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu peti kemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEUS dan peti kemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEUS atau sering juga dinyatakan dalam FEUS (*fourty equivalent unit*).

#### 2.1.3.2. Jenis-jenis *Container*

Menurut R.O Saut Gurning dan Drs. Eko Hariyanto Budiyo dalam buku "Manajemen Bisnis Pelabuhan" (2011: 113) diterangkan jenis *container*, yaitu:

2.1.3.2.1. *Dry Cargo Container/General Cargo* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut bermacam-macam muatan yang tidak memerlukan perhatian khusus.

2.1.3.2.2. *Reefer Container* adalah *container* yang dioperasikan untuk mengangkut muatan dingin seperti daging, ikan, buah-buahan,

obat-obatan, minuman yang harus didinginkan sampai suhu -30 derajat *celcius*.

2.1.3.2.3. *Bulk Container* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut muatan curah kering, misalnya beras, gandum, batu bara.

2.1.3.2.4. *Open Slide Container* adalah *container* yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (*end door*) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat dibuka diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.

2.1.3.2.5. *Open Top Container* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar dengan cara memasukkan muatan ke dalam *container* dari atas *container*.

2.1.3.2.6. *Flat Track Container* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan *spare part*. Bentuknya datar tanpa dinding disamping kanan, kiri, dan atas.



2.1.3.2.7. *Tank Container* adalah peti baja yang dibangun didalam kerangka *container* digunakan untuk mengangkut tanki yang didalamnya dimuat muatan berbahaya misalnya gas, minyak dan bahan kimia yang mudah meledak.

#### 2.1.4. *Shifting*

Menurut Herman Budi Sasono dalam buku “Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor” (2012:137) *shifting* adalah pekerjaan memindahkan peti kemas dari satu tempat ke tempat lain dalam petak kapal yang sama (tanpa *landing* dan *reshipping operation*), atau dari satu petak kapal ke dermaga dan kemudian menempatkan kembali ke kapal yang sama (dengan *landing* dan *reshipping operation*).

Menurut IMO (2011:17), tentang membawa dan mengamankan container di geladak menyebutkan bahwa:

##### 2.1.4.1. Penataan

2.1.4.1.1. Container yang diangkat di atas geladak ditempatkan secara membujur searah haluan dan buritan.

2.1.4.1.2. Penataan container tidak boleh melebihi sisi kapal.

2.1.4.1.3. Container disusun dan diamankan sesuai dengan izin dari orang yang bertanggung jawab terhadap operasional kapal.

2.1.4.1.4. Berat container tidak boleh melebihi kekuatan dari geladak atau hatch cover dimana container itu ditempatkan.

#### 2.1.4.2. Pengamanan

2.1.4.2.1. Semua container harus diamankan dengan baik untuk mencegah supaya tidak bergeser. Hatch cover yang mengangkut container harus aman untuk kapal.

2.1.4.2.2. Container harus di lashing sesuai standar.

2.1.4.2.3. Lashing diutamakan terdiri dari tali kawat atau rantai dan bahan dengan karakteristik pemanjangan yang hampir sama.

2.1.4.2.4. Klip kawat harus cukup dilumasi

2.1.4.2.5. Lashing harus selalu dijaga terutama tegangannya, karena gerakan kapal mempengaruhi tegangan ini.

#### 2.1.4.3. Persiapan

2.1.4.3.1. Mempersiapkan bay plan container.

2.1.4.3.2. Semua sepeti container disingkirkan dari ruangan palka dan disimpan pada tempatnya.

2.1.4.3.3. Palka dan ruang muat tween deck disapu bersih seluruhnya dari atas ke bawah.

2.1.4.3.4. Got-gotnya disapu dan dibersihkan dari sampah-sampah.

2.1.4.3.5. Mempersiapkan alat-alat lashing container.

2.1.4.3.6. Mempersiapkan alat bongkar muat seperti membuka lashing dan kipas pendingin udara yang terdiri dari seperangkat pipa-pipa brine.

#### 2.1.5. *Bay Plan dan Stowage Plan*

##### 2.1.5.1. Pengertian dari Bay Plan atau Stowage Plan

Menurut Soegiyanto dan Arso Martopo (2011:6), *bay plan* adalah suatu bagan penempatan *container* di atas kapal baik di dalam palka maupun di atas *deck* atau *stowage plan* untuk kapal *container*. Menurut (Tim BPLP Semarang:163) *container bay plan* adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak. *Bay plan* atau *stowage plan* biasanya berbentuk lembaran-lembaran kertas yang diberikan pihak darat ke pihak kapal, dalam hal ini *chief officer* sebagai perwira yang mengurus penanganan muatan di atas kapal. Dalam *bay plan* dapat dilihat data-data mengenai *container* yang akan dimuat, yaitu nomor *container* dan posisi *container* diletakkan berdasarkan (*bay*, *row* dan *tier*), tujuan



bongkar, berat *container* dan isi dari *container* khusus untuk *refrigated cargo*. Agar tidak terjadi kesalahan dalam pemuatan dan pengawasan maka setiap *container* dengan tujuan berbeda diberi inisial kota tujuan atau dapat juga dengan pemberian warna yang berbeda. Kebijakan ini dapat berbeda menyesuaikan kapal dan perusahaan masing-masing.

#### 2.1.5.2. Jenis-jenis *Stowage Plan*

##### 2.1.5.2.1. *Tentative Stowage Plan*

*Tentative stowage plan* adalah rencana pemuatan *container* yang berupa gambaran ancarancar untuk suatu rencana pengaturan muatan yang dibuat sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau sebelum pelaksanaan pemuatan. *Tentative stowage plan* dibuat berdasarkan *booking list* atau *shipping order* yang diterima untuk suatu pelabuhan tertentu.

##### 2.1.5.2.2. *Final Stowage Plan*

*Final Stowage Plan* adalah gambaran informasi yang menunjukkan keadaan sebenarnya dari letak-letak muatan beserta jumlah dan beratnya pada tiap-tiap palka yang dilengkapi dengan *consignment mark* untuk

masing-masing pelabuhan tertentu. Setelah selesai mengadakan kegiatan pengaturan muatan, maka kondisi muatan yang sebenarnya yang terdapat di dalam ruang muat/palka dapat dilihat dalam *stowage plan* ini, oleh karena itu, maka *stowage plan* seyogyanya dibuat setelah mungkin sebab termasuk salah satu dokumen yang cukup penting dan dapat berfungsi sebagai bahan/bukti pertanggung jawaban atas pengaturan muatan di dalam ruang muat/palka bila terjadi tuntutan ganti rugi (*cargo claim*) dari pemilik muatan (*Consignee*).

## 2.2. Definisi Operasional

Untuk menghindari perbedaan penafsiran, maka peneliti memberikan definisi dari istilah-istilah operasional yang digunakan dalam penelitian yaitu:

- 2.2.1. *Container* : Peti atau kotak yang digunakan untuk memuat barang / muatan.
- 2.2.2. *Stowage Plan* : Stowage Plan adalah sebuah gambaran informasi mengenai rencana pengaturan muatan, letak muatan, jumlah muatan, serta berat muatan di atas kapal

- 2.2.3. Awak Kapal : Anak buah kapal yang bertugas mengoperasikan kapal.
- 2.2.4. Palka : Ruang muat yang digunakan untuk memuat muatan / *container*.
- 2.2.5. *Broken Stowage* : Besarnya presentase jumlah ruangan yang hilang atau ruang yang tidak terpakai pada pengaturan muatan dalam suatu palka.
- 2.2.6. *Overstowage* : Muatan yang seharusnya di bongkar di suatu pelabuhan tertentu terhalang oleh muatan di atasnya.
- 2.2.7. *In Hold* : Ruang muat yang berada di bawah *hatch cover*.
- 2.2.8. *On Deck* : Ruang muat yang ada di atas *hatch cover*.
- 2.2.9. *Over Carriage* : Keadaan suatu muatan terbawa melewati pelabuhan bongkarnya
- 2.2.10. *Foreman* : Orang yang bertugas dan bertanggung jawab menyelesaikan pekerjaan dalam lingkup area tertentu dan membawahi beberapa orang.
- 2.2.11. *Long Hatch* : Keterlambatan bongkar muat karena terlabat disalah satu palka (muatan tertindih oleh muatan lain yang dibongkar di pelabuhan selanjutnya).
- 2.2.12. *Bay* : Tanda nomor membujur mulai dari depan ke belakang dengan catatan nomor ganjil

untuk *container* 20 kaki dan genap untuk 40 kaki

2.2.13. *Row* : Tanda nomor melintang dimlai dari tengah dan dilihat dari arah belakang (ke kanan genap dan ke kiri ganjil)

2.2.14. *Tier* : Tanda nomor tegak dimulai dari angka 02 dari dalam palka berkelipatan dua dan di atas palka dimulai dari 82 juga berkelipatan dua.

### 2.3. Kerangka Pikir

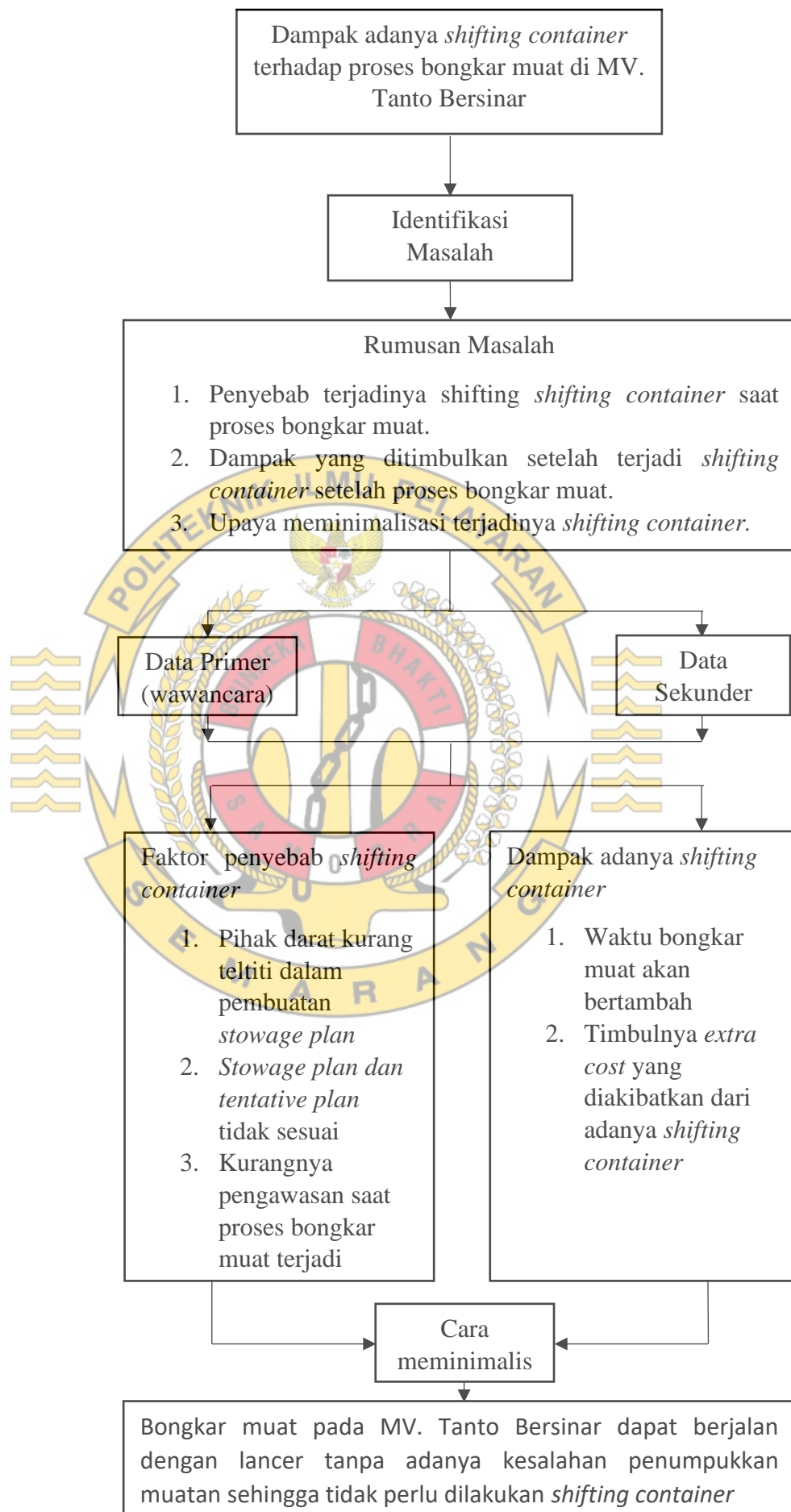
Didalam melakukan sebuah penelitian, seorang peneliti harus melaksanakannya dengan langkah-langkah yang lebih sistematis yang didalamnya terdapat urutan tertentu yang harus dipahami oleh seorang peneliti. Urutan tersebut misalnya mulai dari menentukan permasalahan yang akan dibahas, mencari solusi dari permasalahan tersebut, mengumpulkan variabel data dan masih banyak lagi, semua hal tersebut harus dilakukan dengan benar.

Kerangka Berpikir adalah sebuah model atau gambaran yang berupa konsep yang didalamnya menjelaskan tentang hubungan antara variabel yang satu dengan varibel yang lainnya.

Untuk mempermudah pembahasan skripsi mengenai "DAMPAK ADANYA *SHIFTING CONTAINER* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI MV. TANTO BERSINAR". Maka peneliti membuat kerangka pikir sebagai berikut:







Gambar 2.1 Bagan alur kerangka

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya, penulis mengambil kesimpulan dari pembahasan diatas sehingga ditarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya *shifting container* yaitu kurang telitinya pihak darat dalam pembuatan *stowage plan*, ketidaksesuaian antara *tentative stowage plan* dengan *final stowage plan*, dan pengawasan terhadap proses bongkar muat oleh perwira jaga kurang maksimal.

5.1.2. Dampak dari adanya *shifting container* adalah timbulnya *extra time* yang menyebabkan proses pemuatan berjalan melebihi batas waktu yang telah disepakati dengan pihak pelabuhan dan *extra cost* yang menyebabkan kerugian dari pihak perusahaan karena pengeluaran biaya berlebih untuk membayar sewa tempat bongkar muat di pelabuhan, dari kerugian tersebut juga akan berdampak bagi *crew* kapal karena akan diberikan teguran dan juga sanksi dari perusahaan.

5.1.3. Upaya untuk meminimalisasi terjadinya *shifting container* yaitu melakukan koreksi terhadap *stowage plan* yang telah dibuat, melakukan pemuatan berdasarkan *tentative stowage plan*, dan melakukan koordinasi dengan seluruh pengawas bongkar muat

untuk selalu melakukan pengawasan dan berkonsentrasi serta penuh tanggung jawab saat menjalankan tugasnya.

## 5.2. Saran

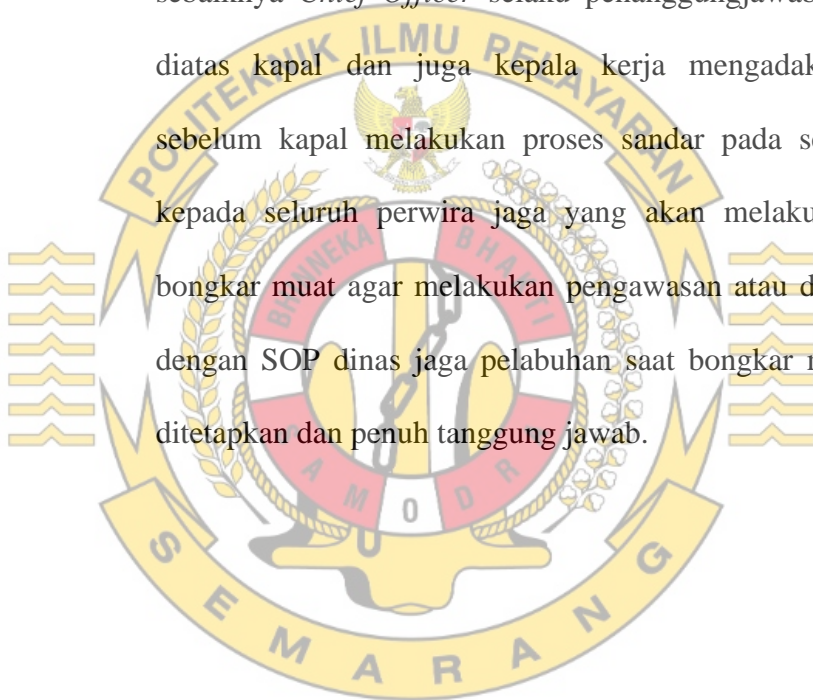
Sebagai langkah perbaikan di masa mendatang, peneliti menyarankan beberapa hal yang diharapkan dalam pelaksanaan kegiatan Bongkar muat pada MV. Tanto Bersinar dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya kesalahan penumpukkan muatan sehingga tidak perlu dilakukan *shifting container*, maka dari itu peneliti menyarankan sebagai berikut:

5.2.1. Untuk menanggulangi penyebab terjadinya *shifting container* sebaiknya *ship and yard planner* meminimalisasi kesalahan dalam pembuatan *stowage plan* yaitu dengan melakukan koreksi ulang antara *tentative stowage plan* dengan *booking list*. Setelah pemuatan selesai melakukan koreksi ulang dengan *stowage plan* yang telah dibuat oleh *Chief Officer* yang bertujuan mengkonfirmasi apakah sudah sesuai dengan *stowage plan* yang dibuat oleh *ship and yard planner*, karena bagaimanapun seorang *Chief Officer* yang paham bagaimana struktur dan kondisi kapal tersebut dan juga telah mempertimbangkan dimana muatan itu akan ditempatkan.

5.2.2. Untuk menanggulangi dampak dari *shifting container*, yaitu timbulnya *extra time* dan *extra cost*, sebaiknya *ship and yard planner* melakukan pemuatan berpedoman dengan *tentative*

*stowage plan* sehingga pemuatan bisa berjalan sesuai dengan apa yang diinginkan dan menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam menggunakan waktu serta biaya sehingga tidak menimbulkan *shifting container*.

- 5.2.3. Upaya tambahan untuk menghindari adanya *shifting container* sebaiknya *Chief Officer* selaku penanggungjawab atas pemuatan diatas kapal dan juga kepala kerja mengadakan pengarahan sebelum kapal melakukan proses sandar pada setiap pelabuhan kepada seluruh perwira jaga yang akan melakukan dinas jaga bongkar muat agar melakukan pengawasan atau dinas jaga sesuai dengan SOP dinas jaga pelabuhan saat bongkar muat yang telah ditetapkan dan penuh tanggung jawab.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Mohammad dan Mohammad Asrori, 2014, *Metodologi dan Aplikasi Riset Pendidikan*, Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Dr. D.A Lasse, S.H., M.M, 2014, *Manajemen Kepelabuhanan*, Depok: Rajawali Pers
- Dr. D.A Lasse, S.H., M.M, 2012, *Manajemen Muatan: Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*, Depok: Raja Grafindo Persada
- Herman Budi Sasono, 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Yogyakarta: Penerbit Andi
- International Maritime Organization, 2011, *Code Of Safe Practice For Cargo Stowage And Securing Chapter 2*, London: IMO
- Lexy J. Moleong, 2012, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- R. O Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyanto, 2011, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Semarang: APE Publishing
- S. Eko Putro Widoyoko, 2012, *Tujuan Penyusunan Instrumen Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Subandi, 2013, *Manajemen Peti Kemas*, Jakarta: Penerbit Arcan
- Sugiyono, 2015, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta
- V. Wiratna Sujarweni, 2014, *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*, Yogyakarta: Pustaka Baru Press



## Lampiran 1

### Lembar Wawancara 1

Tanggal : 23 Mei 2020

Waktu : 14.00-14.30 WIB

Narasumber : Johanes Dody Widjaya

Jabatan : *Master* MV. Tanto Bersinar

1. Selamat siang Capt, mohon ijin bertanya. Apakah faktor yang menjadi penyebab *shifting container* pada saat proses bongkar muat di pelabuhan berlangsung?

Jawaban:

Karena saya memiliki tugas sebagai penanggung jawab umum disini, yang saya lihat dari penyebab *shifting container* adalah karena faktor dari manusia itu sendiri (*human error*). Karena memang sebagian besar kejadian tentang *shifting container* akibat dari kelalaian yang dilakukan oleh manusia itu sendiri, hal itu dapat terjadi karena kelalaian dari pihak darat maupun dari pihak kapal itu sendiri. Jadi menurut saya faktor manusia yang paling berpengaruh dalam terjadinya *shifting container* di kapal saat proses bongkar muat berlangsung.

2. Kemudian apakah dampak yang akan ditimbulkan setelah terjadi *shifting container*?

Jawaban:

Menurut saya dampak yang akan ditimbulkan dari *shifting container* yang terjadi saat proses bongkar muat berlangsung akan sangat terlihat. Mulai dari keterlambatan dalam penyelesaian proses bongkar muat itu merupakan dampak pertama yang akan ditimbulkan, kemudian akan timbul biaya berlebih (*extra cost*) yang akan dikenakan oleh pihak pelabuhan kepada pihak kapal dikarenakan setiap kapal bersandar di pelabuhan manapun sudah memiliki batas waktu yang ditentukan dalam menyelesaikan bongkar muat dan sudah dilakukan estimasi waktu beserta biayanya juga. Jadi jika bongkar muat mengalami keterlambatan maka akan dikenakan biaya lebih karena sudah melebihi batas waktu sewa tempat sandar di pelabuhan tersebut.

3. Ijin Capt, yang terakhir bagaimana upaya atau upaya apa yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat berlangsung?

Jawaban:

Upaya yang dapat dilakukan guna meminimalisasi terjadinya *shifting container* pada saat proses bongkar muat. Melakukan koreksi *stowage plan* sebelum, pada saat, dan sesudah melakukan proses bongkar muat

apakah sudah sesuai atau belum. Upaya lain yang dapat dilakukan adalah mengkondisikan seluruh perwira jaga untuk melakukan dinas jaga saat proses bongkar muat dengan penuh tanggung jawab



## Lembar Wawancara 2

Tanggal : 24 Mei 2020

Waktu : 09.00-10.00 WIB

Narasumber : Dudik Ari Sandhi

Jabatan : Chief Officer/Mualim 1 MV. Tanto Bersinar

1. Selamat pagi Chief, mohon ijin bertanya. Apakah faktor yang menjadi penyebab *shifting container* pada saat proses bongkar muat di pelabuhan berlangsung?

Jawaban:

Jadi det, faktor yang paling berpengaruh terhadap *shifting container* adalah perwira jaga dan juga *foreman* yang bertugas saat itu. Saya juga sebagai seorang pemimpin sudah seharusnya dapat mengatur bawahan agar pekerjaan berjalan lancar dan tidak ada hambatan. Selain itu menambahkan kondisi fisik sangat berpengaruh terhadap perwira jaga maupun crew yang mebantukan perwira jaga juga tidak selalu dalam kondisi yang prima, yang mengakibatkan terganggunya konsentrasi saat melakukan pengawasan pada saat proses bongkar muat. Selain itu kurangnya komunikasi dengan *foreman* juga menyebabkan sering terjadinya perbedaan stowage plan yang dibuat dari pihak *foreman* dan saya.

2. Kemudian Chief, apakah dampak yang akan ditimbulkan setelah terjadi shifting container?

Jawaban:

Jadi dampak yang timbul adalah keterlambatan dalam proses bongkar muat, karena pada saat *shifting container* tersebut terjadi, maka *container* yang sudah dimuat di atas kapal akan kembali diturunkan ke darat untuk nantinya dimuat ulang kembali pada posisi yang tepat sesuai *final stowage plan*. Selain itu, dampak lain yang ditimbulkan adalah keberangkatan kapal menuju pelabuhan selanjutnya yang terlambat karena proses bongkar muat yang terhambat. Kemudian dampak terakhir ada kaitannya dengan dampak yang sebelumnya yaitu selain kerugian waktu juga karena terlambatnya keberangkatan kapal maka biaya yang akan dikeluarkan oleh perusahaan akan bertambah besar maka perusahaan akan mengalami kerugian. Saya juga menambahkan kerugian tersebut juga akan berdampak pada *crew* kapal, resikonya akan dikenakan sanksi hingga bisa diturunkan secara sepihak oleh perusahaan terutama saya yang bertanggung jawab langsung atas proses bongkar muat.

3. Ijin Chief, yang terakhir bagaimana upaya atau upaya apa yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat berlangsung?



Jawaban:

Jadi upaya yang dapat kita lakukan guna mencegah terjadinya *shifting container* saat proses bongkar muat berlangsung adalah saya selaku kepala kerja berkewajiban mengontrol anak buah maupun perwira jaga yang sedang melakukan dinas jaga untuk tetap melaksanakan dinas jaga dengan penuh tanggung jawab serta dapat menjalin komunikasi yang baik dengan foreman dan juga petugas bongkar muat lainnya agar mengetahui informasi tentang container yang telah dimuat di atas kapal antara yang terdapat pada tentative plan dan stowage plan sudah sesuai. Perwira jaga juga perlu melakukan pengecekan berkala untuk memastikannya dan memberikan informasi tersebut kepada saya selaku perwira kapal yang bertanggung jawab atas pemuatan di atas kapal. Setelah informasi didapatkan dari perwira jaga maka saya selaku *chief officer* akan melakukan koreksi muatan untuk memastikan apa sudah benar-benar sesuai antara data yang dimiliki dan informasi yang diperoleh.

### Lembar Wawancara 3

Tanggal : 30 Mei 2020

Waktu : 16.00-16.30 WIB

Narasumber : Thomas

Jabatan : *Foreman* pelabuhan

1. Selamat sore pak, saya ingin bertanya. Apakah faktor yang menjadi penyebab *shifting container* pada saat proses bongkar muat di pelabuhan berlangsung?

Jawaban:

Saya sendiri sebagai *foreman* mengakui kurangnya komunikasi antara pihak *foreman* dengan pihak kapal yang mengakibatkan adanya perbedaan *bayplan* yang dibuat. *Foreman* juga menambahkan kurangnya pengawasan perwira jaga yang seharusnya mengawasi proses bongkar muat apakah sudah sesuai atau belum sesuai juga belum baik sehingga informasi muatan diatas kapal yang harusnya diterima oleh *Chief Officer* sebagai penanggung jawab pemuatan menjadi tidak lancar. Maka sering terjadi perdebatan antara *Chief Officer* dengan kami *foreman* pelabuhan.

2. Pertanyaan kedua pak, apakah dampak yang akan ditimbulkan setelah terjadi *shifting container*?

Jawaban:

Menurut saya kemungkinan dampak yang akan terjadi setelah *shifting container* yaitu kerugian sangat jelas dari pihak perusahaan., kemudian keterlambatan jadwal keberangkatan kapal juga akan tertunda karena terjadi masalah tersebut. Namun, bukan cuma kapal yang akan berangkat saja, tetapi kapal yang akan masuk pelabuhan juga ikut tertunda jadwalnya. Jadi menurut saya itu dampak yang dapat jelas terlihat.

3. Pertanyaan terakhir ini pak, lalu upaya apa yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi terjadinya *shifting container* ini?

Jawaban:

Ya sebenarnya kita sebagai orang darat juga ikut bertanggung jawab dalam proses kelancaran bongkar muat pada setiap kapal, bukan hanya dari orang kapal saja. Maka dari itu disini harus terjalin komunikasi yang baik antara pihak darat dan juga pihak kapal agar kesala seperti itu setidaknya dapat diperkecil kemungkinannya untuk terjadi lagi.

## Lampiran 2

PT. TANTO INTIM LINE

CHECKLIST MASA BERLAKU DOKUMEN CREW

Nama Kapal : MV. Tanto Bersinar

GT : 13235

No.	Jabatan	Nama	Jabatan	Ijasah	Mulai Bekerja	Mutasi Naik	P.K.L Berlaku s / d
1	Nakhoda	Johanes Dody Widjaya	Nakhoda	ANT-I	Sep 04,2018	04-Sep-18	Feb 06,2020
2	Mualim I	Dudik Ari Sandhi	Mualim I	ANT-I	Sep18,2018	18-Sep-18	Feb 06,2020
3	Mualim II	Dodik Setiawan	Mualim II	ANT-III	Mar 29,2018	10-Jul-18	Juli 10,2019
4	Mualim III	M.Windy Harjianto Putra	Mualim III	ANT-III	May 15, 2018	04-Oct-18	Oct 04,2019
5	K K M	Andy Putra	K K M	ATT-I	Jul 25,2019	25-Jul-19	Juli 24,2020
6	Masinis II	Arseno Priyambodo	Masinis II	ATT-II	Augt 01,2017	01-Aug-17	Jan 08,2020
7	Masinis III	Fredrika Fadli	Masinis III	ATT-II	Jul 22,2019	22-Jul-19	Jul 22,2020
8	Masinis IV	Deny Nur Hidayat	Masinis IV	ATT-III	Nov 19 2018	27-May-19	Mei 27,2020
9	Elektricien	Irwan Dwi Purnomo	Elektricien	RASE	Apr 05,2019	05-Apr-19	Apr 05,2020
10	Bosun	Agus Subari	Bosun	RASD	Augt 01,2017	01-Aug-17	Jan 08,2020
11	Jurumudi	Hasannudin	Jurumudi	RASD	Oct 04 2018	04-Oct-18	Oct 04,2019
12	Jurumudi	Rheyhan	Jurumudi	ANT-III	Feb 21,2019	21-Feb-19	Feb 20,2020
13	Jurumudi	Muhtar	Jurumudi	ANT-III	Apr 15, 2019	13-Apr-19	Apr 22,2020
14	Juru Minyak	Azwar Anas	Juru Minyak	RASE	Oct 20,2018	20-Oct-18	Oct 20,2019
15	Juru Minyak	Sri Gunadi	Juru Minyak	RASE	Apr 07,2017	07-Apr-17	Oct 01,2019
16	Juru Minyak	M. Solehudin Abdullah	Juru Minyak	RASE	Mei 24,2019	24-May-19	Mei 24,2020
17	O/S	Gilang Nedy Aldino	O/S	RASD	Apr 23,2019	23-Apr-19	Apr 23,2020
18	Koki	Sepfivino Ade Rae Yogya	Koki	RFPN	Feb 06,2019	07-May-19	Mei 07,2020
19	Pelayan	Abd. Wahet	Pelayan	RASE	Mei 07,2019	07-May-19	Mei 07,2020
20	Cadet Deck	Eko Achmad Prasetyo	Cadet Deck	BST		22-Jan-19	-
21	Cadet Deck	Ilham Aji Kusworojati	Cadet Deck	BST		19-Ags-18	-
22	Cadet Eng	Muh. Nuralim	Cadet Engine	BST		06-Feb-19	-

Nakhoda

Last Up date : 30 Juni 2019

Remark :



F-047 (01-08) PK/SET

## Lampiran 3

## SHIP'S PARTICULARS



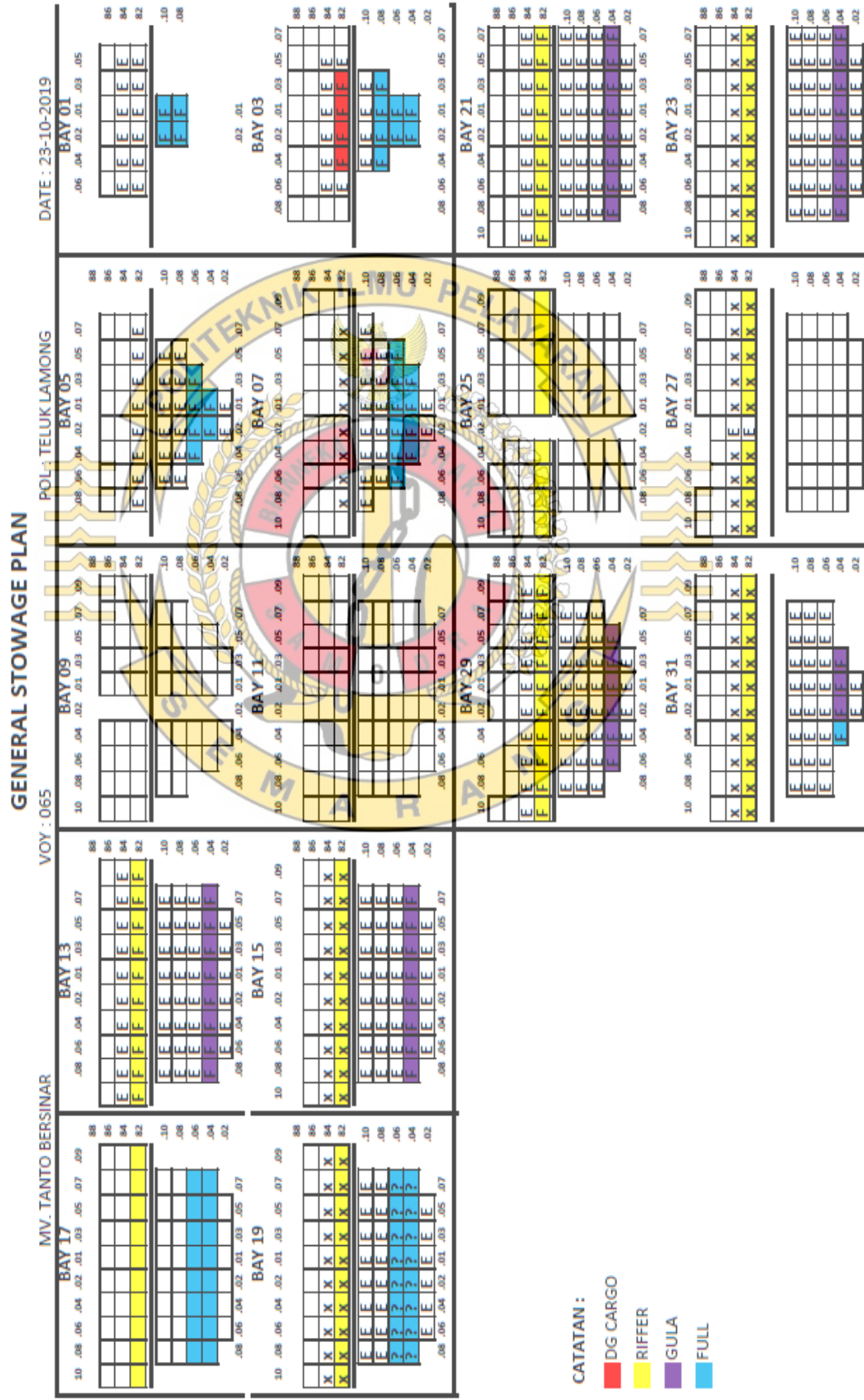
Name	: M.V. TANTO BERSINAR	FBB	: +870773201015
EX Name	: MV. AKARI	Immatric C:	: 463719359
Call Sign	: Y B S K 2	SSAS	: 463719360
Port of Registry	: JAKARTA	LTIT	: 463719361
Official No.	: 17276		
IMO No.	: 9202900		
MMSI No.	: 525113005		
Class No.	: 991453		
Kind & Type	: Container Carrier / Flush Deckers with Fcde Deck		
Class	: BKT		
Registered Owners	: PT. TANTO INTIM LINE		
International GRT / NRT	: 13235 / 7347		
Suez GRT / NRT	: 13891.72 / 11746.80		
Panama GRT / NRT	: 13235 / 7347		
LOA	: 161.85 Mtrs / 531.00 Ft		
Length Between Perpendiculars	: 150.0 Mtrs / 492.12 Ft		
Length from fwd to Bridge to Aft	: 132.06 Mtrs / 29.79 Mtrs		
Breadth Moulded	: 25.60 Mtrs / 83.99 Ft		
Depth Moulded	: 12.90 Mtrs / 42.32 Ft		
Maximum Height	: 40.60 Mtrs / 133.20 Ft		
LightShip	: 5833 MT		
Deadweight Summer / Tropical	: 17735 MCT / 18392 MT		
FW Allowance	: 184 MM		
Freeboard Summer / Tropical	: 3.878 M / 3.689 M		
Draft Summer / Tropical	: 9.065 M / 9.254 M		
Displacement Summer / Tropical	: 23602 / 24212		
Builder	: Inagaki Zosen Co. Ltd. Japan		
Date keel laid / Launch / Delivered	: 26.06.98 / 18.03.99 / 04.06.99		
Propeller	: Fixed, Right Hande		
Propeller Immersion	: 100% at Aft Draft 5.3 Mtrs		
Bow Thruster	: 640 kW / 858 BHP		
Anchor Chain P & S	: 10 shackles		
Main Engine Particulars	: Mitsui MAN B&W S 50 MC Mark MCR 15520 PS x 127 RPM		
Speed	: Trial Max: 20.973 Kts, Service spd: 18.5 Kts		
Generators	: Yanmar M220AL - EN 1200 PS x 900 RPM		
	: AC 450V x 60 Hz, 1000 KW x 900 RPM		
F.O. Consumption	: 44.10 MT F.O.		
Generator Consumption	: 3.8 MT FO @ 90% Load per AE		
FO & DO Tank capacity 85%	: IFO: 1080 MT / MDO: 154 MT		
FW Capacity	: 408 MT		
Ballast Capacity	: 3899.52 MT		
Maximum Container Capacity	: 1005 TEUs		
In Holds	: 30 TEUs + 228 FEUs or 422 TEUs + 32 FEUs		
On Deck	: 511 TEUs + 4 FEUs or 21 TEUs + 249 FEUs		
Maximum Reefer Capacity	: Holds: 50 TEUs; Deck: 100 TEUs		
Base Strength	: TEUs / (FEUs)		
Hatch cover 1	: 45.0 LT / Stack (67.5 LT/Stack)		
Hatch cover 2,3,4	: 60.0 LT / Stack (90.0 LT/Stack)		
Tank Top	: 120.0 LT / Stack (150.0 LT/Stack)		
Outer most Deck	: 60.0 LT / Stack (90.0 LT/Stack)		
Ventilation	: Natural in Hold 1 and 4;		
	: Mechanical in Hold 2 and 3, Rating 450M3/Min		
Deck Cranes	: 2 x 35 T x 28 Mtrs @ Kawasaki Heavy Industry		



## Lampiran 4

dan dengan k.a.n. TANTO BERSEKUTUHAN ke MEDAN		dari SURABAYA		keberangkatan tanggal 26 Oct 2019	in TBN (SBI+MDN) 94/2019	manifest No.	
go shipped per s.s.		from	to	departed dtd	in line	manifest	
PELANJIRIM	PENERIMA	Mark & Nomor	Banyak Koti	Jenis Bungkusan	Isi/nya	Ton menurut tarif	CATATAN
SHIPERS	CONSIGNEES	Mark & Number	No of pkgs.	Kind of Packages	Content	Weight	RE-MARKS
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
ORDER	ORDER	TM	4	COC 20' ST B/PART + GC	0.000	80.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 20' ST GC	0.000	80.000	
ORDER	ORDER	TM	2	SOC 20' ST BERSAS	0.000	28.000	
ORDER	ORDER	TM	14	COC 20' ST GC	0.000	254.000	
ORDER	ORDER	TM	8	COC 20' ST GC	0.000	178.000	
ORDER	ORDER	TM	4	SOC 20' ST B/PART + GC	0.000	84.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 20' ST GC	0.000	80.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 40' HC MUR	0.000	84.000	
ORDER	ORDER	TM	6	COC 20' ST BHN BANGUNAN	0.000	150.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 20' ST ROKOK	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 40' HC ME	0.000	88.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 20' ST SPARE PART	0.000	20.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 40' HC MEDEL+GC	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 20' ST GC	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 40' HC SANDAL	0.000	80.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 20' ST MEDEL+GC	0.000	50.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 40' HC ROKOK	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	6	COC 20' ST ME	0.000	60.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 20' ST BRG CAMPURAN	0.000	70.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 40' HC MUR	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	4	COC 40' HC SANDAL	0.000	80.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 20' ST B/PART + GC	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	2	COC 40' HC TEPUNG	0.000	40.000	
ORDER	ORDER	TM	6	COC 20' ST BRG CAMPURAN	0.000	98.000	

## Lampiran 5



## Lampiran 6



### SURAT KETERANGAN SHIFTING MUATAN CONTAINER

Pada hari ini Minggu tanggal 24 Juni 2019 kapal KM.TANTO BERSINAR pada saat melakukan kegiatan muat container di bay 17/19 muatan on deck 40 Feet sebanyak 32 box High ( Jumbo ). Setelah selesai dilakukan pemuatan ternyata crane no.2 tidak dapat didudukan pada stanchionnya sehingga harus dilakukan shifting muatan sebanyak 2 box agar crane no.2 dapat didudukan pada stanchionnya.

Demikian surat keterangan ini saya buat dengan keadaan yang sesungguhnya agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Mengetahui,



Surabaya, 24 Juni 2019  
 Hormat kami,

Dudik Ari Sandhi  
 Muallim I



## Lampiran 7



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA  
**PT. TANTO INTIM LINE**  
 JL. INDRAPURA NO. 29-33 SURABAYA 60176  
 PHONE : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031) 3533396  
 E-mail : [tanto@tantonet.com](mailto:tanto@tantonet.com) <http://www.tantonet.com>

### SOP DINAS JAGA PELABUHAN TANTO INTIM LINE

Mualim jaga diharuskan untuk selalu berada dikapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- Menjalankan peraturan dan tugas yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera/ semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan pelabuhan.
- Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
- Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- Membaca draft dan mencatat ship's condition.
- Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.
- Bertanggung jawab atas kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat.

Dalam pelaksanaan dinas jaga bongkar-muat dipelabuhan perwira jaga bertanggung jawab penuh atas semua pengawasan bongkar-muat, sehingga pada waktu dinas perwira jaga tidak boleh meninggalkan tanggung jawabnya

- Maksimum jam kerja rata-rata tidak lebih dari 12 jam per hari. Setiap perwira dan rating yang akan diberi tugas jaga harus minimal 10 jam istirahat dalam periode 24 jam.
- Jam-jam istirahat hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang lebih dari 6 jam.
- Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- Meskipun adanya ketentuan didalam paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, tetapi metode minimum 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari dua hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga di tempatkan pada tempat-tempat yang mudah di lihat.

Mengetahui,



Surabaya, 1 Januari 2018

Hormat kami,

  
 Capt. Koko Adi Irawan  
 Manager Personalia

## Lampiran 8

## Terminal Teluk Lamong (TTL)

GENERAL STOWAGE PLAN

MV: TANTO BERSINAR

VOYAGE NO: 039

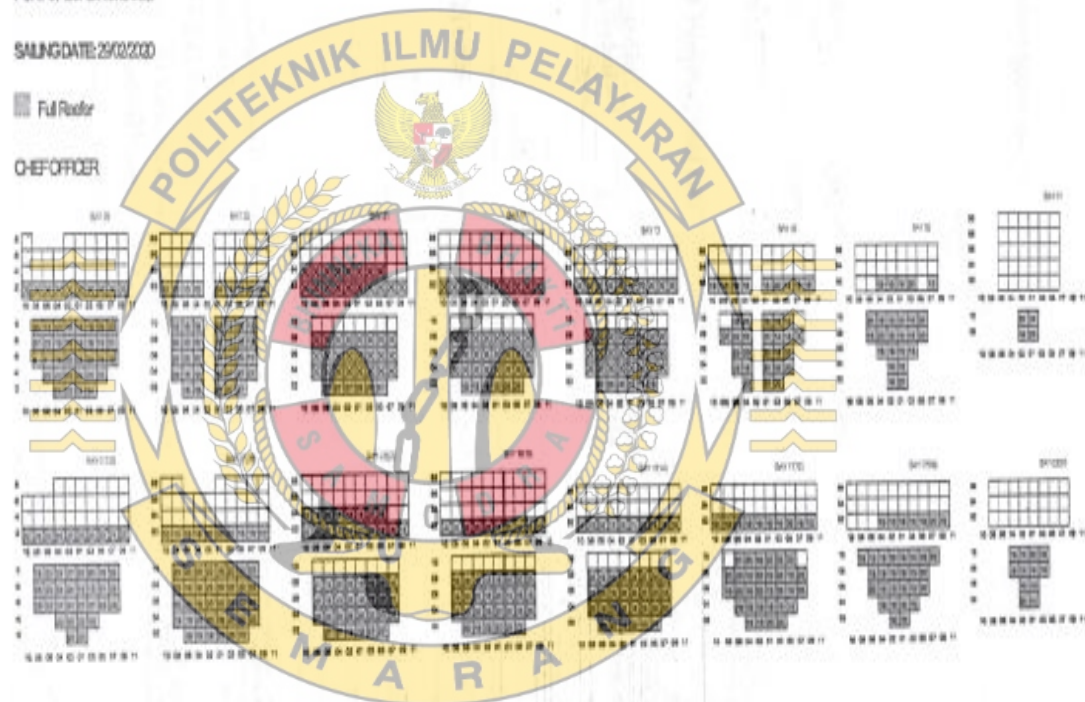
PORT OF LOADING: D.S.B

SAILING DATE: 29/03/2020

Full Reader

CHIEF OFFICER

DISCHARGING		BUY		TOTAL	
		27	47	27	47
LONG ONLY	COIL	0	0	0	0
	PCB	330	122	330	122
	PL	0	0	0	0
	MT	0	0	0	0
	PF	0	0	0	0
TOTAL		330	122	330	122





## Lampiran 9

### Gambar



Gambar: General Container  
(Sumber: [www.temasline.com](http://www.temasline.com))



Gambar: Thermal Container

(Sumber: [www.cnc-line.com](http://www.cnc-line.com))



Gambar: *Dry Bulk Container*

(Sumber: [www.bsflpackaging.co.uk/product/dry-bulk-container-liners](http://www.bsflpackaging.co.uk/product/dry-bulk-container-liners))



Gambar: *Tank Container*

(Sumber: [en.wikipedia.org/wiki/Tank\\_container](http://en.wikipedia.org/wiki/Tank_container))



Gambar: *Open Top Container*

(Sumber: [www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-open-top](http://www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-open-top))



Gambar: *Open Side Container*

(Sumber: [www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-os-open-side/](http://www.rcontainer.com/product/dry-container-20-ft-os-open-side/))





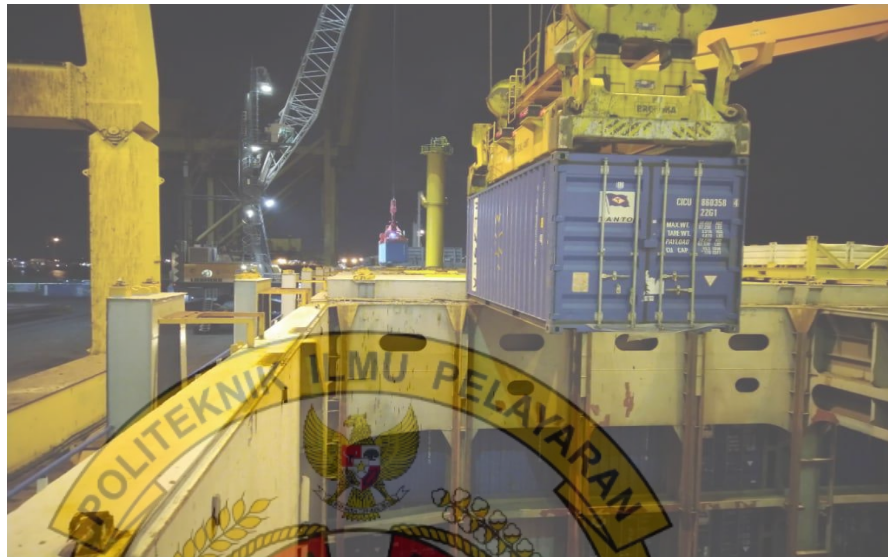
Gambar: *Open Door Container*

(Sumber: [www.nzbox.kiwi.nz/our-containers/special-containers](http://www.nzbox.kiwi.nz/our-containers/special-containers))

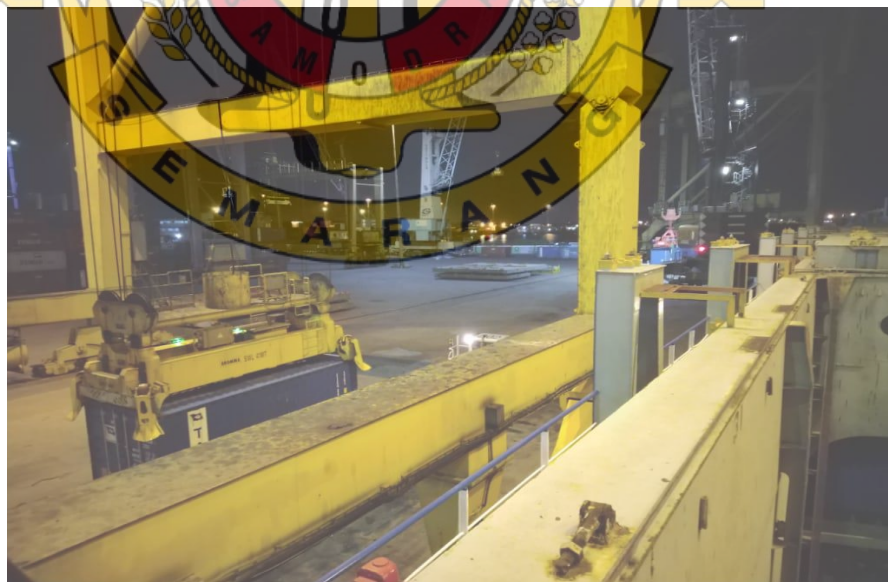


Gambar: *Platform Container*

(Sumber: [kontainerindonesia.co.id/flat-rack-shipping-containers](http://kontainerindonesia.co.id/flat-rack-shipping-containers))



Gambar: proses *shifting container*  
(Sumber: Dokumen kapal MV. Tanto Bersinar)



Gambar: proses *shifting container*  
(Sumber: Dokumen kapal MV. Tanto Bersinar)





Gambar: Koreksi *stowage plan* dengan foreman

(Sumber: Dokumen kapal MV. Tanto Bersinar)

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Ilham Aji Kusworojati
2. NIT : 531611105911 N
3. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 1 April 1996
4. Alamat : KV. Sendangsari 202



Rt 08 Rw 03, Desa Kedu, Kec. Kedu, Kab.

Temanggung

5. Agama : Islam
6. Nama Orang Tua :
  - Ayah : Rokhmadi Sudibyo
  - Ibu : Purwaningsih

### 7. Riwayat Pendidikan

SD : SD Al Kautsar

SMP : SMP Negeri 2 Temanggung

SMA : SMA Negeri 1 Temanggung

DIPLOMA IV : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
(2016-2020)

8. Pengalaman Praktek : PT. Tanto Intim Line

(Agustus 2018-Agustus 2019)